De havenkwestie op Aruba.

De verbetering van de Paardenbaai op Aruba is een kwestie reeds van vele jaren, maar heeft bijzonder in de laatste maanden gemoederen en pennen bezig gehouden.

Enkele maanden geleden is daarvoor reeds een gouvernementscommissie met de Gouverneur naar Aruba geweest. Ook met de Heer Winkel werd door een op Aruba gevormde commissie de zaak besproken en vermoedelijk zal het de inhoud van het daar gesprokene geweest zijn, wat de Heer Winkel bij de begrotingsdebatten in de Kol. Raad ter tafel bracht. En daarop werd met kracht van argumenten door de Heren ten Brink en Gauw geantwoord.

Maar op Aruba bleef de spanning gaande, werd deze zelfs wekelijks aangewakkerd door artikelen in El Despertador en op Zondag 11 Juli werd er een vergadering belegd, een en ander onder leiding van landraad Eman, en rechtstreeks naar de Koningin het volgende telegram verzonden:

Hare Majesteit Koningin der Nederlanden,

Hare Majesteit: In de burgerijvergadering gehouden op Hotel Palace te Oranjestad werd de motie aangenomen naar Hare Majesteit te telegrafeeren als volgt:

Ondergeteekenden zoowel uit eigen hoofde als namens hunne medelandgenooten brengen eerbiedig ter kennisse van Hare Majesteit dat onder de bevolking van Aruba er thans groote ontevredenheid heerscht wegens zekere Bestuurs handelingen, voornamelijk inzake weigering Bestuur van de door ons aangevraagde verbeteringen onzer haven.

Zij wenschen in de gelegenheid te komen ten overstaan van een door de Hooge Regeering in Nederland uit te zenden Commissie hunne grieven te uiten ten einde in het nationaal belang een gezonde toestand tusschen Volk en Overheid te doen herleven.

Met gevoelens van verknochtheid aan het Oranjehuis, hun trots en waarborg, verblijven zij Harer Majesteit nederige onderdanen.

Landraden
Leden v.d. Kamer. Koophandel
Vooraanstaande ingezetenen.

Hoevelen deze ondertekenaars zijn, weten we niet, maar het stuk is niet mals van inhoud noch van litteratuur.

Ook is er nog volgens El Despertador een telegram gestuurd naar... „De West-Indische Gids".

Ter oriëntering van onze lezers geven we hier het standpunt weer van ons Bestuur, zoals dat door de Bestuursgemachtigden is uiteengezet bij de Begrotingsdebatten in de Kol. Raad op Dinsdag 4 Mei.

Daar zeide allereerst de Heer ten Brink:

De desbetreffende wensen van enige handelaren te Aruba zijn tweeërlei.

De eerste wens gaat uit naar het verdiepen van de Paardenbaai en het verruimen door het openbaggeren van een Westelijke uitgang.

Ofschoon de haven reeds thans toegankelijk is voor schepen van middelbare grootte, voorzover deze in de 220 meter brede havenkom kunnen manoeuvreren, wordt de bestaande toestand van zekere Arubaanse zijde als onvoldoende beschouwd en wordt verlangd een haven van een geheel ander karakter, een eerste-klas haven, toegankelijk voor schepen van de grootste afmetingen.

Enige factoren van interne economie pleiten voor deze uitbreiding: wellicht zal na het opnemen van Aruba in het grootscheepsverkeer gelegenheid worden geschapen tot overslag van goederen uit nabijgelegen Zuid-Amerikaanse havens, zal het vrachtvervoer goedkoper en het personenverkeer gemakkelijker worden en aan de goederen minder schade door overlading ontstaan — daartegen kan worden aangevoerd, dat een aanzienlijk bedrag in havenwerken wordt vastgelegd en jaarlijks terugkerende kosten voor onderhoud en exploitatie moeten worden berekend.

Van meer gewicht echter zijn de factoren, die buiten het bereik van het Bestuur liggen en waarvan de beoordeling toekomt aan de scheepvaartmaatschappijen. Immers, de aanwezigheid van een haven geeft alleen de mogelijkheid tot verkeer, maar of de haven inderdaad in het verkeer zal worden opgenomen hangt af van het inzicht der scheepvaartmaatschappijen omtrent de daardoor voor henzelf te verwachten voordelen, en rekening houdende met het feit, dat zij reeds beschikken over een geregelde dienst met kleinere vaartuigen naar de nabijgelegen eilanden en kusten.

Geen der hier gevestigde scheepvaartmaatschappijen heeft zich tegenover het Bestuur willen verbinden tot het geregeld aanlopen van de haven van Aruba met hare grotere schepen, indien deze daartoe geschikt zal zijn gemaakt. Integendeel wordt van de bestaande mogelijkheid om Aruba aan te doen met schepen van middelbare grootte, uitgezonderd die van de Red „D" Line en de Horn Linie, slechts bij hoge uitzondering gebruik gemaakt.

Blijkbaar wordt er dus door de maatschappijen geen voordeel in gezien om meer en grotere schepen naar Aruba te zenden en bestaat er gegronde vrees, dat de voor de aangevraagde verbeteringen benodigde gelden onnuttig besteed zouden zijn.

De tweede wens betreft het uitvoeren van werken tot verbetering van de bestaande haven met behoud van haar tegenwoordig karakter, zoals het verlengen van de steiger en het uitbreiden van de loodsruimte.

De noodzakelijkheid van het eerstgenoemde werk staat ter beoordeling van de Havenmeester die Uwe Raad nauwkeurige gegevens kan verschaffen omtrent het gebruik van de steiger. Echter moge ik opmerken, dat niet tot verlenging van de steiger kan worden overgegaan, indien niet de haven diepte voor de verre toekomst is vastgesteld.

Overigens dient nog te worden nagegaan of niet op andere minder kostbare wijze kan worden voorzien in uitbreiding van de bestaande los- en laadgelegenheid.

Ook kan worden verwacht, dat thans na het gereedkomen van de nieuwe schoener-steiger nog slechts bij uitzondering zeilschepen aan de grote steiger zullen meren.

De gewenste uitbreiding van de loodsruimte zal, zoals ik hiervoor reeds gezegd heb, binnenkort tot stand worden gebracht.

De Heer Gauw, Havenmeester, het door de heer Winkel gesprokene, beantwoordend zeide op deze vergadering, dat het Bestuur ten aanzien van de haven van Aruba altijd zeer diligent is geweest.

Grote sommen zijn ten koste gelegd aan de pier, het baggerwerk en de Havenverlichting.

In de jaren 1932 t/m 1934 was er inderdaad een toename in het havenverkeer. Het aantal stoomschepen dat de Paardenbaai aandeed bedroeg n.l. in 1932: 307, in 1933: 333 en in 1934: 363.

Hiermede was het maximum evenwel bereikt.

Een daling trad in tot 359 in 1935 en 341 in 1936, hoewel in dit laatste jaar overal een opleving in de bedrijvigheid valt te bespeuren.

De vraag is echter, waar zou een vermeerdering vandaan moeten komen. Meer export of import valt niet te verwachten.

Vandaar dat het aantal schepen dat de haven aandoet stationnair zal blijken.

De urgentie tot het scheppen van een grote haven is daarom geenszins aangetoond. De uitvoering van dit grote werk kan daarom niet aan de orde worden gesteld wijl het Gouvernement een zeer voorzichtige politiek moet voeren en rekening moet houden met de jaarlijks terugkerende onderhoudpost welke dit werk bovendien zou medebrengen.

De verlangens welke van de zijde van Aruba worden geuit gaan vaak nog veel verder.

Toegegeven moet worden dat een enkele maal vertraging voorkomt. In 1936 was dit acht maal het geval. In totaal gingen hiermede 31 uur verloren op een totaal van 11.000. Alzo procentsgewijze zeer weinig.

Gedurende de eerste 4 maanden van 1937 deed zich deze situatie tweemaal voor, waarmede 18 uren waren gemoeid.

Dat er gevaar bestaat voor de arbeiders bij het lossen is nog nimmer gebleken; een ongeluk is er dan ook nooit gebeurd.

De pier is groot genoeg voor de afvoer van goederen en is niet als opslagplaats bedoeld.

Deze argumentatie is o.i. doorslaand en zal van Arubaanse zijde stuk voor stuk weerlegd moeten worden.

In de Raad werd hierop wel geantwoord, maar een weerlegging was dit allerminst.

Zo zeide de Hr. Senior nog:

Even wil ik terugkomen op hetgeen van de zijde van het Bestuur met betrekking tot de haven van Aruba is gezegd.

De economische kant van de zaak wil ik voorlopig niet naar voren brengen; ik weet ook niet wat de kosten der uit te voeren werken zouden bedragen.

Maar het argument van de heer Ten Brink, dat de Scheepvaart-maatschappijen niet te kennen hebben gegeven dat ze de haven van Aruba willen aandoen acht ik niet steekhoudend.

Er moet vooreerst een goede haven zijn en dan pas kunnen we de grote schepen verwachten.

Ook de Scheepvaartmaatschappijen hebben toch niet eerst naar lading gezocht en zijn pas daarna schepen gaan bouwen; ze beginnen met het bouwen der schepen en dan pas zoeken ze lading.

We moeten dus eerst de haven hebben en dan pas kunnen er schepen komen.

Curaçao zou ook nooit zo vooruit gegaan zijn, indien er niet een goede haven was geweest.

Niemand kan zeggen, dat indien Aruba een goede haven zou hebben er dan geen schepen zouden komen.

In antwoord op het betoog van de heer Senior zegt de heer Gauw, gemachtigde van het bestuur, dat ook al aanvaardt men de stelling dat de „de kost de baat vooruitgaat" er dan toch nog enig uitzicht op de baat moet bestaan.

Ik vermeen — gaat spreker voort — dat de kosten der havenverbetering groter zullen zijn dan de baten welke er van mogen worden verwacht.

Het bevolkings-getal is constant. Waarschijnlijk zal in de eerstvolgende jaren de export niet zoveel vermeerderen en de invoer niet beduidend toenemen.

De Olie-Maatschappijen behandelen hetgeen zij nodig hebben met gebruikmaking van haar eigen haven.

De noodzakelijkheid om grote havenwerken uit te voeren is daarom geenszins aangetoond.

Uiteraard kan het bestuur zich niet wagen aan een experiment, waarvan de kansen op gunstige resultaten zo gering zijn.

De heer Senior zegt:

Van een experiment is geen sprake.

Ik blijf bij mijn mening dat als er geen haven is, er ook geen schepen zullen komen.

De heer Ten Brink, gemachtigde van het bestuur, wijst er op dat de haven van Aruba op het ogenblik toegankelijk is voor middelbaar grote schepen.

Waarom komen die dan niet? vraagt spreker.

De heer Senior zegt, dat de grote schepen niet naar Aruba gaan omdat dit te gevaarlijk wordt geacht.

Er moet eerst een haven zijn om scheepvaart aan te trekken.

Door de Scheepvaartmaatschappijen is niet beweerd dat ze niet naar Aruba willen gaan.

Tot zover het Raadsverslag.

We vrezen dan ook, dat wanneer Aruba's wens zou vervuld worden en er een commissie komt, de uitkomst voor Aruba hetzelfde blijven zal, alleen zal de commissie aan de Gouvernementskas enkele duizenden kosten waar noch Aruba, noch Curaçao mee gebaat is.

Amigoe di Curacao. - (woensdag 21 juli 1937). p. 2